

**Zeitschrift:** Mitteilungen der Ostschweizerischen Geographisch-Commerciellen Gesellschaft in St. Gallen  
**Herausgeber:** Ostschweizerische Geographisch-Commercielle Gesellschaft  
**Band:** - (1913)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Die Anfänge des Grosshandels im Kongostaat  
**Autor:** Büchler, Max  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1092397>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

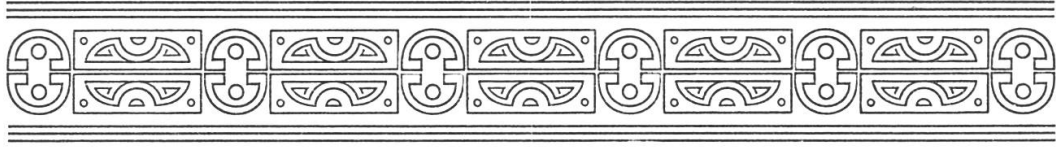
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 17.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



# Die Anfänge des Grosshandels im Kongostaat.

Von Dr. jur. MAX BÜCHLER, ehem. kongostaatl. Justizbeamter, Zürich.

**G**erade gegenwärtig, da das im belgischen und im französischen Kongo investierte Kapital eine in ihren Folgen noch unabsehbare Krisis durchmacht, dürfte es angezeigt sein, einmal anhand der zuverlässigsten Quellen eine kurzgefasste, streng objektive Schilderung der Gründung und der Resultate der ersten Handelsgesellschaften im Kongogebiet zu geben, und zu dieser kolonialwissenschaftlichen Objektivität sind wir Schweizer offenbar am meisten qualifiziert. Eigene Kolonien haben wir nie gehabt und werden nie welche haben. Aber wir sind unternehmende, sprachenkundige, gutgeschulte, nicht verwöhnte Leute, von denen man auf jedem Platz der Erde wenigstens den einen oder anderen findet und zwar nicht immer nur in untergeordneten Stellungen. Die Schweizer sind — es darf dies ohne jedes Eigenlob behauptet werden — in der weiten Welt draussen fast durchweg beliebt, während die Deutschen — gewiss zu Unrecht — im Ausland fast durchweg wenig beliebt sind. Dem Schreiber dieser Zeilen hat der Generaldirektor der mächtigen *Compagnie du Kasai* wörtlich erklärt: „De tous les agents étrangers c'est avec les Suisses que nous avons fait les meilleures expériences.“ Und Th. Simar, der Verfasser der verdienstvollen *Bibliographie Congolaise de 1895 à 1910* sagt von meiner Schrift über den Kongostaat Leopolds II.: „J'ai vu rarement un auteur pressentir d'une façon aussi juste la méthode scientifique à suivre, pour aborder enfin, d'une façon définitive l'histoire vraie, réelle de l'Etat du Congo et de ses origines.“<sup>1)</sup> Wenn ich dieses Lob aus kompetenter Feder anführe, so geschieht dies nicht etwa, um mich zu brüsten, sondern nur um darauf hinzuweisen, dass die marxistische Geschichtsauffassung uns einzig und allein in den Stand setzt, die komplizierten kolonialen Probleme

<sup>1)</sup> La Revue Congolaise, 3<sup>e</sup> année 1913 p. 287.

richtig zu erfassen. Die Kultivationspolitik ist ein rein ökonomisches Problem; sie ist es immer gewesen, sie wird es immer sein. Humanität, Patriotismus sind auf kultivations-wirtschaftlichem Gebiete Worte, sonst nichts. Dass Leopold II. dies eingesehen, danach disponiert hat, das war die Ursache seines Erfolges. Dieser Erkenntnis halber hat er trotz des Widerstandes von Männern wie Bernaert, Lambert, Banning, Camille Janssen, das holländische „Kulturstelsel“ im Kongostaat eingeführt. Hätte er das nicht getan, so würde er seinen Ruf als kluger Koburger und sein anfänglich bescheidenes Kapital, Belgien aber eine grosse Kolonie eingebüsst haben. Damit möchte ich natürlich nicht etwa das sogenannte leopoldinische Regime als rühmenswertes Beispiel hinstellen, aber die Schuld und Verantwortung für die Aussaugung und Unterdrückung im Anfangsstadium aller kultivations-wirtschaftlichen Unternehmungen kann man nicht einfach den leitenden Kreisen im Mutterland und den ausführenden Beamten im Kultivationsgebiet zuschieben. Was kann der Einzelne im Getriebe einer mächtigen modernen Organisation?

Nicht von den Greueln, sondern von den ersten Handelsgesellschaften im Kongogebiet soll im folgenden die Rede sein. Es ist eine wenig bekannte Tatsache, dass das am 25. November 1878 im königlichen Schlosse in Brüssel gegründete *Comité d'Etudes du Haut Congo*, das fälschlicherweise gewöhnlich mit der Association Internationale pour l'exploration et la civilisation de l'Afrique centrale (A. I. A.) identifiziert wird, eine ausgesprochene Handelsgesellschaft war. Als Stanley am 24. August 1879 in Banana die Führung der vom *Comité d'Etudes* ausgesandten *Expédition du Haut Congo* übernahm, war Binda, etwas oberhalb Boma, die am weitesten vorgeschobene Handelsniederlassung am Kongostrom. Das gesamte damals im Kongomündungsgebiet investierte Kapital überschritt keineswegs eine halbe Million Franken, während das *Comité d'Etudes* sich gleich als Société de participation von 1,000,000 Franken konstituiert hatte.

Im Jahre 1858, also zu einer Zeit, da die Portugiesen an der niederguineischen Küste im geheimen noch einen schwunghaften Sklavenhandel betrieben, hatte sich das französische Handelshaus Régis & Co. (seit 1866 Dumas, Béraud & Co., successeurs) an der Kongomündung, auf der schmalen Landzunge Banana niedergelassen, die deshalb lange Zeit als *Pointe française* bezeichnet wurde. Die Geschäfte gingen anfänglich nicht schlecht, zumal die Firma einen von den Negern sehr geschätzten Tauschartikel, nämlich einen

grösseren Stock alter von der französischen Regierung gekaufter Gewehre, führte. Trotzdem wurden die Franzosen bald von den holländischen Kaufleuten H. Kerdijk und L. Pincoffs überflügelt, welche im Jahre 1857 in Rotterdam eine Firma gegründet hatten, deren Zweck der Handel an der Westküste Mittelafrikas war. Ambriz und Kisemba waren die ersten Faktoreien. Diese und Ponte da Lenha wurden bald die Zentralpunkte für den holländischen Handel im Kongomündungsgebiet in den Jahren 1857 bis 1864, während welchen H. Kerdijk persönlich die Leitung führte. Man hatte auf kleiner Basis begonnen und so Gelegenheit gefunden, das Gebiet, das dem Handel erschlossen werden sollte, zuerst genau kennen zu lernen, bevor man sich weiter vorwagte. Die Geschäfte wurden in sehr vorsichtiger Weise ausgedehnt, bis die *Afrikaanse Handels-Vereeniging* dazu übergehen konnte, eine Anzahl ihrer Konkurrenten aufzukaufen. Also schon damals, viele Jahre vor der Einführung des sogenannten leopoldinischen Regimes, zeigte es sich, dass im Kongogebiet zunächst nur sehr kapitalkräftige und grosszügig geleitete Unternehmungen sich auf die Dauer halten liessen. Die Halbinsel Banana ging nunmehr zum grössten Teil in das Eigentum der holländischen Gesellschaft über, die dort in richtiger Erkenntnis der wichtigen Lage als Schlüssel- und Ausgangspunkt des damaligen Kongohandels ihre Hauptniederlage errichtete. Mitte der Achtzigerjahre gründete auch der Kongostaat eine Station in Banana. Bis dahin waren es die Holländer, die dort allen wissenschaftlichen Expeditionen die weitestgehende Gastfreundschaft und Unterstützung angedeihen liessen. Zahlreiche, überaus anerkennende Äusserungen, besonders deutscher Reisender, aus jenem Zeitabschnitt geben hierfür den besten Beweis. Sie alle können das kluge Vorgehen der Holländer den Eingeborenen gegenüber und die dadurch errungenen zivilisatorischen Erfolge nicht genug rühmen und erkennen dankbar die stete Gastfreiheit und wirksame Hilfsbereitschaft an, die ohne Unterschied der Nation von dieser Seite allen zuteil wurde, die an dem mühsamen Werke der Erforschung Zentralafrikas teilnahmen.

Wie ich an anderer Stelle<sup>1)</sup> ausgeführt habe, spielten die Herren Kerdijk und Pincoffs eine wichtige Rolle bei der Gründung des *Comité d'Etudes du Haut Congo*. Sie hatten sich bei dieser

---

<sup>1)</sup> Vergl. M. Bächler, Der Kongostaat Leopolds II. Erster Teil. Zürich 1912. S. 92 und 94.

Gelegenheit als sehr diplomatische Kaufleute erwiesen, indem sie ausdrücklich forderten, „que le ressort de la nouvelle société ne s'étendra pas au dessous des chûtes de Yellala.“ Als dann die *Handels-Vereeniging* im Jahre 1879 (also kaum ein Jahr nach der Gründung des *Comité d'Etudes*) ihre Zahlungen einstellen musste und die *Nieuwe Afrikaansche Handels-Venootschapp* (N. A. H. V.) beim *Comité d'Etudes* um Rückgabe der von ihrer Vorgängerin eingezahlten Gelder nachsuchte, benützte letzteres die Gelegenheit, um den Kaufleuten aller Nationalitäten, welche früher durch Beiträge ihre Sympathie mit dem Unternehmen kundgegeben hatten, die gezahlten Summen zurückzuerstatten.

Die Ursache der Auflösung der *Handels-Vereeniging* ist übrigens nicht etwa in Afrika, sondern in Holland zu suchen. Bedeutende Unternehmungen daselbst, in welche sich die oben erwähnten Gründer eingelassen und die sie finanziell mit ihrem afrikanischen Geschäft verbunden hatten, bewirkten durch ihre Misserfolge auch den Sturz dieser so blühenden Unternehmung. Jahrelang hatte man durch fiktive Gewinnanteile die Sache verheimlicht, bis die Last der zu zahlenden Renten zu gross wurde und die Wahrheit nicht länger verborgen bleiben konnte. Das afrikanische Geschäft, das selbst während der Krisis ruhig seinen Fortgang genommen hatte, wurde von der N. A. H. V. übernommen. Praktische und sparsame Direktoren erzielten unter strenger Kontrolle in der Heimat, dass der alte gute Ruf bewahrt blieb, die Gesellschaft zu neuer Blüte gelangte und so bis zur Gründung der Kongolesischen Konzessionsgesellschaften nach wie vor der erste Rang unter allen Handelsfirmen der Westküste behauptet werden konnte.

Die Erschliessung Afrikas für den Welt- und Freihandel ist, wie wir wissen, Zweck und Ziel der Gründung und Anerkennung des Kongostaates gewesen. Diese Gründung hatte denn auch zur unmittelbaren Folge, dass der bis anhin auf das Küstengebiet beschränkte Handel auch im Innern festen Fuss zu fassen begann. Schon unter der Flagge des *Comité d'Etudes du Haut Congo* hatten sich die leitenden Kreise in Brüssel als Kaufleute versucht, wenn auch ohne Erfolg, wie wir (a. a. O. S. 230 f.) gesehen haben.

Leopold II. war zu sehr Geschäftsmann, um sich nicht von Stanley überzeugen zu lassen, dass man vor allem auf den ursprünglichen Plan des *Comité d'Etudes*, den Bau einer Eisenbahn, zurückgreifen müsse, bevor an eine Rendite des Kongounternehmens gedacht werden könne. An einen Bahnbau aus Staatsmitteln war

bei der damaligen Vermögens- und Kreditlage des Königs nicht zu denken. Es galt also, die Privatinitiative für dieses Werk zu interessieren. Keiner war für dieses Unterfangen geeigneter, als der Freihändler H. M. Stanley, der immer noch vertraglich im Dienste des König-Souveräns stand. Mitte 1885 war sein zweibändiges Kongowerk, eine Propagandaschrift ersten Ranges, erschienen. Stanleys Ruhm und Popularität stand damals, zumal in England, auf dem Höhepunkt. In wenigen Wochen gelang es ihm, ein englisches Initiativkomitee zur Gründung einer *Royal Congo Railway Co.* in Manchester ins Leben zu rufen, dem u. a. Lord Aberdeen, der Präsident der Royal Geographical Society, angehörte. Als Abgeordnete dieses Komitees begaben sich H. M. Stanley, Sir William Mackinnon und Hutton, der Präsident der Handelskammer von Liverpool, Ende 1885 nach Brüssel. Am 24. Dezember kam es zur Unterzeichnung eines auf die Konzession bezüglichen Abkommens. Schon am 20. Januar 1886 wurde die Englische Kongo-Eisenbahngesellschaft konstituiert, und wenn sie sich noch im selben Jahre wieder auflöste, so war es nicht deshalb, weil, wie A. J. Wauters behauptet, die Engländer zu grosse Ansprüche machten, sondern ganz einfach deshalb, weil es Leopold II. inzwischen gelungen war, in Belgien selbst Interesse und Entgegenkommen für seine Pläne zu finden. Wauters selbst widerspricht sich übrigens mehr oder weniger, wenn er an einen Ort<sup>1)</sup> schreibt: „Heureusement les syndicataires anglais se montrèrent exigeants au point de faire hésiter le souverain du Congo“, während er an anderer Stelle<sup>2)</sup> zugibt: „Cependant, le 20 août 1886, le syndicat adopta un texte plus ou moins amendé dans le sens des observations de l'Etat du Congo.“ Daraus geht doch deutlich hervor, dass es von diesem Zeitpunkt an Leopold II. gewesen ist, der die Engländer nicht mehr nötig zu haben glaubte. Wauters selbst deutet darauf hin, wenn er (a. a. O. p. 6) schreibt: „L'Etat du Congo mit fin aux négociations entamées. Le syndicat anglais, en dépit de tous les efforts que fit Stanley pour le maintenir, fut dissous peu de temps après.“ Dass es der König-Souverän Ende 1886 zur Auflösung des englischen Kongobahn-Syndikates kommen liess, scheint mir ein zwingender Beweis dafür zu sein, dass er bereits zu diesem Zeitpunkt sicher war, eine belgische Gesellschaft für dieses Unternehmen ins Leben rufen zu können.

---

1) Histoire politique du Congo belge. Bruxelles 1911. P. 66.

2) Le Mouvement Géographique. 1912. P. 4.

Es ist eine bekannte Tatsache, dass der junge Kongostaat trotz seiner Personalunion mit Belgien gerade dort wenig Begeisterung oder auch nur Interesse fand. Wie hätte dem anders sein können? Belgien war damals noch der Typus eines kontinentalen Industriestaates. Noch nie war es vorgekommen, dass eine nicht seefahrende Macht Nutzen aus überseeischen Besitzungen zog. Und erst recht vermochte man nicht einzusehen, was der Kongostaat nunmehr, wo ganz Mittelafrika durch die Berliner Konferenz dem internationalen Freihandel geöffnet war, für besondere Vorteile für Belgien bieten könnte. Der damalige belgische Export nach dem Kongogebiet war minim und was man von den Geschäften des *Comité d'Etudes du Haut Congo* gehört hatte, war auch nicht vielversprechend. Sodann stand man immer noch unter dem Eindruck der traurigen Tatsache, dass die Mehrzahl der belgischen Offiziere, die sich im Dienste der *Association internationale africaine* nach Zentralafrika begeben hatten, dem tückischen Klima zum Opfer gefallen waren. So waren es, ausser des Königs direkter Umgebung, nur ganz wenige Kreise, die sich für den Kongostaat erwärmten. Die einzige mir bekannte belgische Schrift in kongofreundlichem Sinne aus jener Zeit hat zum Verfasser A. J. Wauters<sup>1)</sup>, den Redakteur des damals offiziös kongostaatlichen *Mouvement Géographique*.

Nach der Darstellung Wauters soll nun die Nachricht von der Bildung eines englischen Kongobahn-Syndikates in Belgien die grösste Aufregung verursacht und zahlreiche Pressorgane zu Protestartikeln veranlasst haben. Die weitere Entwicklung der Dinge war nach Wauters (a. a. O. p. 66) folgende: „Le capitaine Thys en profita pour prendre énergiquement en main les intérêts nationaux et obtenir du roi une option de six mois, pour essayer de mettre sur pied un projet belge.“ Das würde also heissen: Hauptmann Thys hat die in Belgien durch das englische Kongobahnprojekt verursachte nationale Erregung benutzt, um sich vom König die Befugnis erteilen zu lassen, eine belgische Kongobahngesellschaft zu gründen. Eine Erklärung, wie denn ein von Haus aus unvernünftiger Offizier auf einmal dazu komme, als kongolesischer Geschäftsmann, als Eisenbahngründer aufzutreten, suchen wir vergeblich bei Wauters. Warum diese Lücke? Weil sie in das Programm Wauters passt, der uns mit Gewalt glauben machen will, der Kongostaat sei ebensosehr ein belgisches

---

<sup>1)</sup> Le Congo au point de vue économique. Bruxelles 1885.

wie ein leopoldinisches Unternehmen gewesen, was aber ebenso wenig stimmt, wie eine Reihe anderer Behauptungen Wauters. Der Sachverhalt ist vielmehr folgender: Das englische Kongobahnprojekt hat in Belgien wenig oder gar keine Aufregung verursacht. Es wäre wahrscheinlich überhaupt unbemerkt geblieben, wenn nicht das offiziöse *Mouvement Géographique* einen offenbar inspirierten Alarmruf hätte erschallen lassen. Dass der König lieber eine belgische, denn eine englische Kongobahngesellschaft haben wollte, liegt auf der Hand. Allzulange konnte das englische Syndikat nicht hingehalten werden. Demnach galt es, rasch und unauffällig sich über die Stimmung und die Aussichten in Belgien zu vergewissern. Und indem Leopold II. diese Aufgabe einem seiner fähigsten Ordonnanzoffiziere, dem damaligen Hauptmann Thys übertrug, bewies er wiederum sein eminentes Geschick, den richtigen Mann zur richtigen Zeit an den richtigen Platz zu stellen.

Schon 1876, gleich nach dem Abschluss der Kriegsschule, war Albert Thys dem Sekretariat der *Association internationale africaine* zugeteilt worden. Ende 1878 wurde er dem zur Leitung des *Comité d'Etudes du Haut Congo* berufenen Oberst Strauch als Mitarbeiter beigegeben. Ohne in der 1885 organisierten Kongoverwaltung eine offizielle Stellung zu bekleiden, blieb der vielseitig begabte Ordonnanzoffizier doch nach wie vor für das afrikanische Unternehmen seines Königs tätig. Er begann seine Propaganda damit, dass er im Januar und Februar 1886 mit einigen eben aus dem Kongogebiet zurückgekehrten Offizieren zunächst in Brüssel und in der Folge auch in anderen belgischen Städten populäre Kongovorträge hielt. Sodann richtete Thys an mehr als 3000 Personen eine Einladung zur Gründung eines belgischen Konsortiums behufs Studium der Kongoeisenbahnfrage. Einflussreiche Leute wurden von Thys persönlich bearbeitet. Bei der allgemeinen Apathie, um nicht zu sagen Antipathie, mit der man dem Kongounternehmen in Belgien noch gegenüberstand, war es damals zweifellos nicht leicht, Kongoproselyten zu gewinnen. Wenn trotzdem die Initiative des Hauptmanns Thys von Erfolg begleitet war, so war dies wohl weniger seiner Ueberredungskunst zuzuschreiben, als dem Bestreben der betreffenden „Kolonialfreunde“, dem König entgegenzukommen, wie dies in einem monarchischen Staate selbstverständlich ist. 280 Subskribenten — Wauters nennt sie treffend „*souscripteurs charitables*“ — brachten mit Mühe und Not die als notwendig erachtete Subskription von einer Million Franken auf. Die grössten

Beträge (15 000 Franken) zeichneten die *Société Cockerill* und die *Société de la Vieille-Montagne*; im übrigen variierten die Beiträge von 10 000 bis 500 Franken. So konnte Ende 1886 die belgische *Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie* konstituiert werden, die sich, wie schon die Bezeichnung sagt, einen weiteren Wirkungskreis stellte als das englische Kongosyndikat, das sich einige Wochen vorher aufgelöst hatte. Ihr erster Präsident wurde G. Sabatier, Vizepräsident Jules Urban. Im ersten Verwaltungsrat sassen u. a. Adolphe de Roubaix, Auguste de Lavaleye und der spätere Ministerpräsident Jules de Burlet. Das wichtige Amt des *administrateur délégué* wurde selbstverständlich Albert Thys übertragen, der diesen wichtigen Posten seither ununterbrochen bekleidet hat. Generalsekretär ist von der Gründung bis heute A. J. Wauters gewesen. Mit dieser Gründung und erst damit hat das Kongounternehmen Leopolds II. in Belgien festen Fuss gefasst und es war nur mehr eine blosse Formalität, dass die Kongoregierung am 26. März 1887 der *Compagnie du Congo*<sup>1)</sup> eine Option von 99 Jahren für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn zum Stanley Pool übertrug. Rasch wurden nun die Vorarbeiten an Hand genommen. Im Mai 1887 reiste Thys zum erstenmale nach dem Kongo. In seiner Begleitung befanden sich zwei von der *Compagnie du Congo* ausgerüstete Expeditionen. Die eine unter der Leitung von Cambier und Charmanne hatte die Bahnstrasse festzustellen, während Alexander Delcommune beauftragt war, mit dem Heckraddampfer *Roi des Belges* die Handels- und Verkehrsverhältnisse oberhalb des Stanley Pools mit Rücksicht auf das Programm der neuen Gesellschaft zu studieren. In der Folge hat sich dann die Wirksamkeit der *Compagnie du Congo* darauf beschränkt, je nach den sich zeigenden Bedürfnissen Tochtergesellschaften zu gründen. Von ihrem Aktienkapital ist denn auch nie mehr als die Hälfte, oder 613 500 Franken einbezahlt worden. Ihr Gewinn bestand in den Gründeranteilen (*part de fondateur*) ihrer Filialgesellschaften, die den Aktionären der *Compagnie du Congo* bis 1911, d. h. in 24 Geschäftsjahren, nicht weniger als 4 537 768 Franken eingebracht haben. Die „*souscripteurs charitables*“ vom Jahre 1886 haben es also nicht zu bereuen gehabt, dass sie den afrikanischen Plänen ihres Königs Wohlwollen — Vertrauen wäre zuviel gesagt — entgegengebracht haben! Nur eine einzige der von der *Compagnie du Congo* ins Leben gerufenen Unternehmungen, und zwar gerade

<sup>1)</sup> Wir werden uns im folgenden stets dieser üblichen Abkürzung bedienen.

die erste, hat dauernd keinen Erfolg gehabt. Es betrifft dies die im Jahre 1908 nach 20jährigem Bestehen aufgelöste *Compagnie des Magasins généraux*. Glänzende Geschäfte machte dagegen die ebenfalls 1888 gegründete *Société anonyme belge pour le commerce du Haut Congo*<sup>1)</sup>. Ihr Aktienkapital, das im Jahre 1892 auf 5 050 000 Franken erhöht worden war, ist in der Folge fast ganz zurückbezahlt worden, während den Aktionären bis 1911 Dividenden im Gesamtbetrage von 11 049 360 Franken entrichtet wurden.

Vom Jahre 1895 an waren es ausser der *Compagnie du Congo* sechs Gesellschaften, die den sogen. *groupe de la rue Bréderode* unter der Leitung des „Vizekönigs“ Thys zusammensetzte. Das Aktienkapital dieser sieben Gesellschaften erreichte im Jahre 1899 mit 42 125 000 Franken seinen Höchstbetrag. Seither konnten beständig Abschreibungen vorgenommen werden. Was die durchschnittlichen Dividenden anbelangt, so ist erst vom Jahre 1904 an eine gewisse Stabilität (ca. 16 %) erzielt worden. Wie es gekommen ist, dass für das Jahr 1889 bei einem Aktienkapital von 2 827 450 Franken eine Dividende von 21,75 % ausgeschüttet werden konnte, ist mir nicht recht verständlich. Im nächsten Jahre (1890) betrug das Aktienkapital bereits 17 328 450 Franken, die Dividende aber 3,4 %! In den Jahren 1894 und 1895 konnte bei einem Aktienkapital von 35<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen überhaupt keine Dividende gezahlt werden. Die gewinnreichsten Jahre waren 1899 und 1900 mit einem Aktienkapital von 42 Millionen und einer Dividende von 21 %.

Die für das Wirtschaftsleben des Kongostaates bedeutsamste dieser Gesellschaften ist die am 31. Juli 1889 gegründete *Compagnie du chemin de fer du Congo*. Ihre Finanzierung wurde nur dadurch ermöglicht, dass es gelang, den belgischen Staat zur Übernahme von zwei Fünfteln des Aktienkapitals zu bewegen. Es war keine leichte Sache, die Landesvertretung für diesen Kredit zu gewinnen. In der Begründung der betreffenden Vorlage wurde u. a. nachdrücklich darauf hingewiesen, dass Belgien in dem verflossenen Jahre 1888 nur für 250 000 Franken, Holland dagegen für mehr als 5 Millionen Waren nach Mittelfrika ausgeführt habe. Abgesehen von dem zu erwartenden wirtschaftlichen Nutzen, wurde die zivilisatorische Wirkung hervorgehoben, welche die projektierte Bahn zumal zur Bekämpfung des Sklavenhandels im Gefolge haben müsse. So heisst

---

<sup>1)</sup> Übliche Abkürzung S. A. B.

es im Motivenbericht: „Überall, wohin die Lokomotive dringt, folgt unmittelbar die Zivilisation; die Menschenjagden haben als Hauptziel, sich den Sklaven zu verschaffen als Lasttier, welches die Erzeugnisse aus dem Inneren an die Küste trägt. Mit dem Eintreffen der Eisenbahn und des Dampfschiffs im Inneren Afrikas wird der Negerhandel gegenstandslos und weicht die Barbarei zurück.“ In wirtschaftlicher Hinsicht wurde die Zusage gegeben, das 92<sup>0</sup>/<sub>0</sub> des gesamten für die Eisenbahn erforderlichen rollenden und festen Materials, sowie der während der Bauzeit erforderlichen Austauschwaren aus Belgien bezogen werden sollen. Dass die Beteiligung des belgischen Staates *conditio sine qua non* für die Gründung der *Compagnie du chemin de fer du Congo* gewesen ist, ersieht man schon daraus, dass sie der Genehmigung dieser ersten belgischen Kongovorlage seitens des Abgeordnetenhauses und des Senates (23. und 26. Juli 1889) unmittelbar folgte (31. Juli). Ihr ursprüngliches Kapital setzte sich zusammen aus den 10 Millionen Franken, welche der belgische Staat zeichnete und 15 Millionen in Stammaktien, wovon die eine Hälfte in Belgien, die andere in Deutschland, England und Amerika fest von Bankhäusern und Industriellen übernommen wurde. Während die 20,000 Aktien des belgischen Staates auf keine höhere Dividende als 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> <sup>0</sup>/<sub>0</sub> Anspruch machten und in 99 Jahren mit 500 Franken zurückzubezahlen sind, wurde der Rückzahlungswert der 30 000 Stammaktien auf je 1000 Franken festgesetzt und ihre Dividendenlimite mit 7 <sup>0</sup>/<sub>0</sub>, wovon 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> <sup>0</sup>/<sub>0</sub> vorweg. Im Jahre 1896 wurde das Aktienkapital auf 30 Millionen Franken erhöht.

Im Juni 1889 war es zum erstenmal einem grösseren Dampfer (1860 Tonnen) gelungen, von Boma nach Matadi zu fahren. Der Stromschnellen halber hatte man das bis dahin nicht für möglich gehalten. Damit wurde diese 150 km von der Mündung entfernte, auf dem linken Ufer befindliche Station endgültig zum Ausgangspunkt der Bahn bestimmt. Im März 1890 begannen die Erdarbeiten der schmalspurigen (75 cm) Bahn. Man hatte die Bauzeit auf vier Jahre berechnet, während die gesamten Anlagekosten nebst Beschaffung der Betriebsmittel und Einrichtung der Stationen auf 57,471 Franken pro km Bahnlänge veranschlagt wurden. Es sollte jedoch anders kommen. Alle die Schwierigkeiten zu schildern, denen der Bahnbau in der ersten Zeit begegnete, würde uns hier viel zu weit führen. Im Dezember 1893 konnte eine Strecke von 43 km dem Verkehr übergeben werden, wobei der km auf 163,000 Franken

zu stehen kam. Das belgische Parlament wollte nicht mehr mitmachen. Erst nach Untersuchung der Sachlage durch eine an den Kongo entsandte Kommission bewilligte es weitere Baumittel. Der *Compagnie du chemin de fer du Congo* waren während dieser Zeit mehrmals die Mittel gänzlich ausgegangen. Louis Goffin, der damalige leitende Ingenieur, erzählt: „que les membres du Comité permanent payent de leurs deniers les factures des fournisseurs de la Compagnie.“

Wir dürfen derartige Erinnerungen nicht allzu tragisch nehmen. Die Kongobahn musste gebaut werden und sie wäre offenbar auch ohne Thys gebaut worden. Es ist denn auch eine kritiklose Übertreibung, wenn Victor Levy<sup>1)</sup> „von einer von dem Obersten Thys lanzierten, verteidigten, erbauten und eröffneten Eisenbahn“ spricht. Albert Thys ist für die Kongobahn nicht weniger, aber auch nicht mehr gewesen, als Ferdinand de Lesseps für den Suezkanal: nicht ein privater Unternehmer, sondern ein offizieller, zum mindesten offiziöser Unterhändler. Dass er dabei Geschick und Eifer entfaltete, dass er während des Baues nicht weniger als sechsmal das Kataraktengebiet aufsuchte, ist schliesslich gar nichts so Aussergewöhnliches. Von sich aus, als einfacher belgischer Offizier, wäre Thys niemals „*promoteur*“ der Kongobahn geworden.

In Europa war es namentlich die Finanzierung der Kongobahn, der die Sorge von Thys galt. So wird von deutscher Seite berichtet, dass Thys zur Zeit, wo das Kongounternehmen nirgends mehr Kredit fand, Bleichröder in Berlin aufgesucht habe, bei dem er nach kurzer Unterhandlung seinen Zweck erreichte. Die „Deutsche Kolonialzeitung“ erinnerte bei dieser Gelegenheit die Führer des deutschen Kapitals daran, dass sie es waren, die damals ein fremdes Unternehmen gerettet haben und knüpfte daran den Appell, dass sie auch bereit sein möchten, den deutschen Schutzgebieten mehr als bisher Hilfe zu leisten.

Im Juli 1898 wurde Leopoldville am Stanleyepool mit einer gesamten Bahnlänge von 399 km erreicht. Der Bau hatte somit reichlich acht Jahre gedauert und statt der veranschlagten 25 Millionen betrug die Gesamtkosten 65 Millionen. Schon für das Jahr 1895 hatten auf den eröffneten Strecken die Roheinnahmen ca. 21 000 Franken pro km ergeben. Nichtsdestoweniger war man

---

<sup>1)</sup> Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik. Wien 1898/99 S. 253.

im Ausland nach wie vor keineswegs von dem finanziellen Erfolg des Kongounternehmens überzeugt. Noch kurz vor der Eröffnung gab Förster im „Globus“ (Jahrg. 1898, S. 344) seiner Ueberzeugung dahin Ausdruck, dass die Kongobahn das halbe Jahr unausgenutzt bleiben werde! In Brüssel war man umso optimistischer. Der Kurs der Aktien, der 1893 nur 250 Franken betragen hatte, stieg noch vor der Vollendung auf 1200 Franken und stand im April 1899 bereits auf 1885 Franken. Typisch für diese wie für die meisten anderen Unternehmungen im Kongostaat ist die Schwierigkeit, sich ein genaues, einwandfreies Bild der erzielten Resultate zu machen. Dass die Kongobahn von Anfang an einen grossen finanziellen Erfolg bedeutete, kann uns bei ihrer Monopolstellung nicht wundern. Dagegen ist es eine gewaltige Übertreibung, wenn im Brockhaus-Lexikon (14. Auflage 1902) behauptet wird, schon im Jahre 1900 sei eine Reineinnahme von 10 Millionen erzielt worden.

Am 11. Juni 1898 präsierte Major Thys die feierliche Einweihung „seiner“ Bahn. Die *Compagnie du chemin de fer du Congo* hatte es für angezeigt gehalten, die Signatarmächte der Berliner Konferenz und die führende belgische und ausländische Presse einzuladen, sich bei dieser Eröffnungsfeier vertreten zu lassen und hatte für ihre Gäste ein eigenes Schiff, den *Albertville*, gechartert. Erst jetzt begann sich die öffentliche Meinung überall für den Kongostaat zu interessieren. Die *Revue des Deux Mondes* brachte in ihrem Heft vom 1. Juli 1898 eine grössere Abhandlung, in der zum erstenmal das Kongoproblem vom französischen Standpunkt kritisch beleuchtet wurde. Der *Temps* schickte zur Eröffnungsfeier seinen kolonialen Mitarbeiter, Pierre Mille, der seine Beobachtungen und Studien in der Folge (1899) in dem noch heute lesenswerten Buche „*Au Congo belge*“ niedergelegt hat. Überhaupt sind die Jahre 1898 und 1899 besonders reich an Aufsätzen und Schriften über den Kongostaat Leopolds II., während die vorher so reichhaltige deutsche Literatur über die Verhältnisse im Kongobecken erst etwas später wieder einsetzt.

